

¿Qué debe considerarse un “hecho de la circulación” para estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?

Javier López y García de la Serrana

Abogado

Resumen

El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículo automóviles, así como del control de la obligación de asegurador esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de “circulación de vehículos” que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como ocurre en el litigio objeto de estudio en la sentencia analizada.

Palabras clave

Seguro; circulación; motor; Sentencia TJUE Damijan Vnuk contra Zavarovalnica.

1. Introducción

El objeto de estudio del presente trabajo es la doctrina sentada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre el concepto de “circulación de vehículo” en la Sentencia de fecha 4 de septiembre de 2014, para el litigio suscitado entre Sr. Vnuk y Zavarovalnica Triglav, a raíz de la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo Esloveno.

1.1. Antecedentes de hecho

La sentencia analiza la interpretación que debe darse a lo que se entiende por “vehículo a motor”, que en principio no parece que plantee problemas, así como a analizar el concepto y alcance de “circulación de vehículos”. La misma tiene su origen en la solicitud de decisión prejudicial para interpretar el artículo 3, apartado 1 de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

Los hechos que dan lugar a este asunto tuvieron lugar el 13 de agosto de 2007 durante la colocación de pacas de heno en una era, cuando un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja, derribó la escalera en la que estaba subido el Sr. Vnuk, lo que provocó la caída de este. El Sr. Vnuk presentó una demanda para la obtención del pago de 15.944,10 euros en concepto de indemnización por daños no patrimoniales, más los intereses de demora, contra Zavarovalnica Triglav, la compañía de seguros con la que el propietario del tractor había celebrado un contrato de seguro obligatorio.

El juez de primera instancia desestimó dicha demanda. El órgano jurisdiccional de segunda instancia desestimó el recurso presentado por el Sr. Vnuk contra dicha resolución y señaló que la póliza de seguro obligatorio de circulación de automóviles cubría el perjuicio causado por la utilización de un tractor como medio de transporte, pero no el ocasionado por la utilización de un tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque.

El órgano jurisdiccional remitente autorizó al Sr. Vnuk a presentar un recurso de casación contra esta resolución en la medida en que versa sobre la utilización del tractor como «vehículo», en el sentido del artículo 15 de la ZOZP (Ley del seguro obligatorio del automóvil). Ante el órgano jurisdiccional remitente, el Sr. Vnuk alega que el concepto de «utilización de un vehículo en la circulación» no puede limitarse a la circulación en las vías públicas y que, además, en el momento del hecho dañoso controvertido en el litigio principal, el conjunto formado por el tractor y su remolque constituían ciertamente un vehículo que circulaba y que se trataba de la parte final del trayecto. Zavarovalnica Triglav sostiene en cambio, que el asunto principal versa sobre la utilización de un tractor no en su función de vehículo destinado a la circulación vial, sino en el contexto de un trabajo en el henil de una era.

El órgano jurisdiccional remitente indica que la ZOZP no define el concepto de «utilización de vehículos», pero esta laguna ha sido colmada por la jurisprudencia. A este respecto, señala que el objetivo principal del seguro obligatorio con arreglo a la ZOZP consiste en la socialización del riesgo y en la necesidad de proteger las necesidades de los perjudicados y de los pasajeros en el marco de la circulación vial. Según el órgano jurisdiccional remitente, en virtud de la jurisprudencia eslovena, para valorar si determinado daño está cubierto o no por el seguro obligatorio, no es decisivo, sin embargo, si dicho daño se ha producido en una vía pública. No obstante, no existe cobertura en virtud del seguro obligatorio cuando

se utiliza el vehículo como maquinaria de trabajo, por ejemplo, en una superficie agrícola, puesto que en ese caso no se trata de circulación vial.

El órgano jurisdiccional remitente señala que las diferentes Directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles –a saber, las Directivas Primera a Tercera, y la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles y la Directiva 2005/14 (en lo sucesivo, conjuntamente, «Directivas relativas al seguro obligatorio»)– hacen referencia a la «circulación», a la «circulación vial» o también a los «usuarios de las vías públicas», pero no precisan qué puede considerarse circulación de vehículos y cuál es el criterio decisivo a este respecto. Por lo tanto, es posible entender que el seguro obligatorio únicamente cubre los daños causados por un vehículo en el ámbito de la circulación vial o que cubre cualquier daño que esté relacionado de cualquier forma con la utilización o el funcionamiento de un vehículo, con independencia de que la situación pueda o no definirse como una situación de circulación.

En esas circunstancias, el Vrhovno sodišče (Tribunal Supremo Esloveno) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

“¿El concepto de “circulación de vehículos” a los efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que no incluye las circunstancias del caso de autos, en el que el asegurado de la parte recurrida golpeó la escalera del recurrente con un tractor dotado de remolque durante la colocación de pacas de heno en la superficie del henil, puesto que estos hechos no tuvieron lugar en el ámbito de la circulación vial?”.

1.2. Objetivos del estudio

Con el estudio de esta sentencia vamos a analizar el alcance de cobertura del seguro obligatorio del automóvil, según el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha considerado, mediante una interpretación y análisis conjunto de la legislación existente en el Derecho de la Unión encaminada a aproximar las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, con la finalidad de liberalizar aún más el régimen de circulación de personas.

Partiendo de este marco jurídico europeo, centraremos el estudio en la doctrina sentada por esta sentencia –derivada de la petición de decisión prejudicial para interpretar en concreto el alcance del artículo 3, apartado 1, de la primera Directiva–, sobre una cuestión que ha suscitado mucha controversia, esto es, si el concepto de “circulación de vehículo” al que se refiere en dicho precepto se refiere solo a la circulación de vehículos por una vía pública, sino que también engloba –y por tanto deberá ser objeto de cobertura por el seguro obligatorio–, la “utilización” o “uso” del vehículos para fines distintos a la circulación como ocurre en el caso analizado.

Asimismo, con este trabajo analizaremos cómo afecta o puede afectar al derecho interno español esta decisión del TJUE, y en concreto qué repercusiones puede conllevar a la interpretación de nuestra definición de “hecho de la circulación”, y a la jurisprudencia que viene interpretando dicho concepto.

2. Resumen de la sentencia

El estudio de la sentencia en cuestión lo vamos a abordar para una mayor comprensión en dos partes. En primer lugar, analizaremos el marco jurídico europeo del que partimos en materia de seguro de responsabilidad civil obligatorio, y en concreto, aquellos preceptos que afectan a la cuestión debatida. Una vez sentadas las bases legales, vamos a abordar la resolución adoptada respecto de la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Esloveno, analizando de forma exhaustiva el alcance del concepto definido como “circulación de vehículos” y la aplicación de dicha doctrina al caso concreto.

2.1. Análisis del Derecho de la Unión Europea sobre la materia

La sentencia analiza en primer lugar el derecho de la Unión aplicable, consistente en una legislación encaminada a obtener una liberalización del régimen de circulación de las personas y los vehículos de automóviles en el tráfico de viajeros entre los Estados Miembros.

En concreto, son cuatro las Directivas dictadas por el Consejo relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad:

- Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972 (Primera Directiva).
- Directiva 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983 (Segunda Directiva).
- Directiva 90/232/, de 14 de mayo de 1990 (Tercera Directiva).
- Directiva 2000/26/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000 (Cuarta Directiva).

(Todas estas directivas resultan de aplicación en su versión modificada por la 2005/14/CE, del Parlamento Europeo del Consejo, de 11 de mayo de 2005).

Respecto de la Primera Directiva –que es precisamente sobre la que versa la petición de decisión prejudicial–, la sentencia destaca el artículo 1 por el que se define el concepto de “vehículo” como *“todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados”*.

El apartado 1, del artículo 3 –el que da origen al debate en cuestión– establece que:

“Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas”.

Por último, cabe destacar el artículo 4 de la citada Directiva por el que establece que:

“Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3:

[...]

b) en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión [Europea]".

Resulta relevante igualmente el artículo 1 de la Segunda Directiva en la que se dispone:

"1. El seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva] cubrirá obligatoriamente los daños materiales y los daños corporales".

A tenor del apartado 4, párrafo primero, del mismo artículo *"cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión reparar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento".* El párrafo cuarto de esta disposición establecía además que *"los Estados miembros podrán limitar o excluir la intervención de dicho organismo en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado".* Sin embargo, esa posibilidad fue excluida enseguida por la Directiva 2005/14 «cuando el organismo haya indemnizado por daños corporales significativos a alguna víctima del mismo accidente en el que un vehículo no identificado hubiera causado daños materiales».

Cabe destacar igualmente de esta Segunda Directiva el artículo 2 en el que se recoge que:

"1. Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva], que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

- personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello, o
- personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate, o
- personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la Primera Directiva".

En lo que respecta a la Tercera Directiva, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, debe tenerse en consideración el artículo 1, en el que se precisa que:

"[...] el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE (LA LEY 586/1972) cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las disposiciones legales o cláusulas contractuales incluidas en una póliza de seguro que excluyan a un ocupante de la cobertura de seguro sobre la base de que este supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente sean consideradas sin efecto en relación con las declaraciones de siniestros de dicho ocupante".

Resulta de gran relevancia lo dispuesto en el artículo 1 bis de esta Directiva, por cuanto que dispone:

"El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional".

Por último, destacar el artículo 4 *quater* de la citada Directiva, por el que se recoge que:

"Las compañías de seguros no podrán oponer franquicias a la parte perjudicada de un accidente en lo que respecta al seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva".

Por lo que respecta a la Cuarta Directiva, cabe destacar el artículo 3, por el que se regula la acción directa de los perjudicados:

"Los Estados miembros velarán por que los perjudicados [...] tengan derecho a interponer una acción directa contra la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del tercero responsable".

Por otra parte, y para finalizar el estudio realizado por la sentencia de la normativa Europea en materia del seguro de responsabilidad civil de circulación, trae a colación la [Directiva 73/239/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1973](#), Primera Directiva sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida, y a su ejercicio, en su versión resultante de la [Directiva 84/641/CEE del Consejo, de 10 de diciembre de 1984 \(LA LEY 2587/1984\)](#), que dispone en su artículo 1:

"1. La presente Directiva se aplicará al acceso a la actividad no asalariada del seguro directo [...] practicada por las empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro o que deseen establecerse en él, así como al ejercicio de dicha actividad.

3. La clasificación por ramos de las actividades contempladas en el presente artículo se indica en el Anexo".

Para concluir, en el anexo a esta Directiva precisa, lo que resulta de gran trascendencia para la resolución del caso, lo siguiente:

"A. Clasificación de los riesgos por ramos

[...]

10. *Responsabilidad civil en vehículos terrestres automóbiles*

Toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos terrestres automóbiles (comprendida la responsabilidad del transportista).

[...]".

2.2. Resolución de la cuestión prejudicial. Doctrina y fundamentación jurídica

Mediante su cuestión el órgano jurisdiccional remitente pregunta en esencia si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que están comprendidas en el concepto de «circulación de vehículos» circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, a saber, la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor.

A diferencia de lo previsto por algunos Estados Miembros (como Alemania e Irlanda), la Comisión considera que esta disposición se aplica a la utilización de vehículos, como medios de transporte o como maquinaria de trabajo, en cualquier espacio, tanto público como privado, donde pueden producirse riesgos inherentes a la utilización de vehículos, con independencia de que estos estén o no en movimiento.

En primer lugar, esta tesis se justifica porque dicha Directiva considera como “vehículo” a *“todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados”*; considerando, por tanto, que un tractor dotado de remolque responde a esta definición. A este respecto, cabe indicar que esta es independiente del uso que se hace o que pueda hacerse del vehículo de que se trata. Por lo tanto, el hecho de que un tractor, eventualmente dotado de remolque, pueda, en determinadas circunstancias, ser utilizado como maquinaria agrícola es irrelevante a efectos de la constatación de que tal vehículo responde al concepto de «vehículo» que figura en el artículo 1, número 1, de la Primera Directiva.

Sin embargo, de lo antedicho no resulta necesariamente que un tractor dotado de remolque esté sujeto a la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil prevista en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva. En efecto, por un lado, con arreglo a dicha disposición, es necesario que ese vehículo tenga su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro, requisito cuyo cumplimiento no se discute en el litigio principal. Por otro lado, en aplicación del artículo 4, letra b), de la citada Directiva, cada Estado miembro puede establecer excepciones a lo dispuesto en el artículo 3 de esta en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

En definitiva, de todo lo anterior considera el Tribunal que un tractor dotado de remolque está sujeto a la obligación prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cuando tiene su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro, siempre y cuando el mismo no haya excluido ese tipo de vehículo del ámbito de aplicación de la citada disposición.

En segundo lugar, en cuanto a la cuestión de si debe considerarse que la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor está o no comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» al que se refiere dicha disposición, establece la sentencia de forma contundente que ese concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro.

Y es que resulta patente que ninguna de las directivas analizadas relativas al seguro obligatorio se remiten al Derecho de los Estados miembros en lo que se refiere a ese concepto. Por lo que de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad, se desprende que el tenor de una disposición de Derecho de la Unión que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance, debe ser objeto en toda la Unión Europea de una interpretación autónoma y uniforme, la cual debe buscarse teniendo en cuenta no solo el tenor de la disposición, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte

Por lo que se refiere, en primer lugar, a los términos empleados en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, de un examen comparado de las distintas versiones lingüísticas de esa disposición resulta que esta presenta divergencias en cuanto al tipo de situación contemplado por la obligación de aseguramiento que prevé, divergencias que se encuentran además en el propio título de esa Directiva, en particular en sus versiones inglesa y francesa. Así pues, en francés, al igual que en español, griego, italiano, neerlandés, polaco y portugués, el citado artículo 3, apartado 1, hace referencia a la obligación de cubrir la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, dando a entender que esa obligación de aseguramiento se refiere únicamente a los accidentes causados en el ámbito de la circulación vial, como sostienen el Gobierno alemán e Irlanda.

No obstante, las versiones inglesa así como búlgara, checa, estonia, letona, maltesa, eslovaca, eslovena y finesa de esa misma disposición, se remiten al concepto de «utilización» de vehículos, sin otras precisiones, mientras que las versiones danesa, alemana, lituana, húngara, rumana y sueca hacen referencia, de modo más general, a la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil para los vehículos, y parecen imponer así la obligación de garantizar la responsabilidad civil resultante de la utilización o del funcionamiento de un vehículo, con independencia de si esa utilización o funcionamiento se produce o no en el ámbito de la circulación vial.

Ante esta dispar situación, entiende la sentencia que la norma debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en la que se integre. Si bien, en el presente caso, precisa el TJUE, que ninguna de las Directivas relativas al seguro obligatorio contiene definición alguna de lo que se debe entender por los conceptos de «accidente», «siniestro», «circulación» o «utilización de vehículos», en el sentido de esas Directivas, igualmente considera que esos conceptos deben entenderse a la luz del doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil, y de la liberalización de la circulación de las personas y de los mercados en la perspectiva de la realización del mercado interior perseguido por esas Directivas.

Pues bien, aunque el Tribunal de Justicia ha declarado sistemáticamente que de los considerandos de las Directivas Primera y Segunda se desprende que el objetivo de dichas Directivas, como decimos, es garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos, también ha considerado sistemáticamente que estas tienen por finalidad garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente.

Considera igualmente la sentencia que la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio pone de manifiesto que ese objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador europeo.

Una vez analizada toda la normativa detallada en el apartado anterior, resulta evidente el objetivo de protección perseguido, en particular, por las Directivas Primera a Tercera, por lo que no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si esta es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

A este respecto, es importante señalar además que según la parte A del anexo de la Directiva 73/239, en su versión modificada por la Directiva 84/641, el ramo de actividad del seguro directo relativo a la “responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles» hace referencia a «toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista)”.

En virtud de todo lo anterior, y considerando que el litigio principal fue causado por un vehículo que se movía en marcha atrás para colocarse en un lugar determinado y, por lo tanto, parece haber sido causado por la utilización de un vehículo que es conforme con su función habitual, circunstancia que en cualquier caso incumbirá al órgano jurisdiccional remitente comprobar.

En tales circunstancias concluye la sentencia que: *“teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar”.*

3. Conexión con el Derecho Interno

Analizada la resolución objeto de estudio, podemos decir que nos encontramos con una sentencia que da un importante paso en aras a la protección de las víctimas, dado que según su doctrina todo accidente ocasionado al utilizar un vehículo conforme con su función habitual debe estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de un vehículo a motor.

Extrapolando dicho conflicto a nuestro derecho interno, nos debemos remitir al [Real Decreto 1507/2008 de 12 de septiembre](#), por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de estar asegurado y por ende de quedar cubierto del seguro obligatorio de responsabilidad en la circulación de vehículos a motor.

Por un lado, el artículo 2 se refiere a lo que debe considerarse vehículos a motor como “todo vehículo, especial o no, idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado por motor, incluidos los ciclomotores, así como los remolques y semirremolques, estén o no enganchados, con exclusión de los ferrocarriles, tranvías y otros que circulen por vías que les sean propias. Los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos en la legislación específica. Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas”.

Por su parte el artículo 3 delimita que son “hechos de la circulación”, disponiendo que “se entienden aquellos derivados del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor tanto por garajes y aparcamientos como por vías y terrenos públicos y privados aptos para la circulación, ya sean urbanos o interurbanos, así como por vías y terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”. Por el contrario, no se considerarán hechos de la circulación: 1. Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial prevista en el art. 16.2 del Reglamento. 2. Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello. 3. La utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será considerado hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas previstas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad del tráfico.

Concretamente, se vienen definiendo por la doctrina (Pilar Domínguez Martínez, 2014: 2) tres circunstancias que hay que valorar para la aplicación del art. 3 del Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero): 1. el tipo de vehículo con el que se produce el siniestro o los daños; 2. el lugar donde se produce el hecho, y 3. el tipo de acción o comportamiento. El análisis de estos tres factores determinará si nos encontramos o no ante un hecho de la circulación.

A pesar de la dificultad que supone distinguir entre la variedad casuística que prevé la ley, sus excepciones y las excepciones de las excepciones, de la lectura queda claramente delimitado que se excluyen de la cobertura legal aquellos casos en que se circule por espacios que no son de uso común, en vehículos en su función agrícola o industrial, en el uso de un vehículo que no sea para la circulación del mismo, etc.

En este sentido, es esclarecedora la Sentencia 159/2013 de 22 de abril de la Audiencia Provincial de Girona que hace un repaso jurisprudencial sobre esta cuestión. En este caso, la caja de un camión, que realizaba maniobras en la zona de obras de la carretera N-II, va a impactar contra un puente en construcción. La Audiencia Provincial confirma la resolución de primera instancia, y considera que el siniestro no está cubierto por el seguro obligatorio ya que no es origen de un hecho de la circulación porque el camión se encontraba en un espacio restringido y fuera de uso común y estaba realizando trabajos industriales de descarga de tierras.

Esta sentencia es interesante por dos motivos. En primer lugar, por su similitud con el caso analizado, pero con resultado contrario. En segundo lugar, porque contiene una recopilación significativa de la variada jurisprudencia de los tribunales españoles sobre el caso analizado, donde se muestran los diferentes matices interpretativos sobre qué es *hecho de la circulación* en función del lugar, momento y actividad exacto que realice el vehículo en cuestión.

Por tanto, la noción es tan amplia que el riesgo circulatorio abarca, incluso, los supuestos en los que el vehículo esté parado. No es necesario, en ocasiones, que el vehículo esté en movimiento por los lugares que hemos indicado para que podamos hablar de accidentes de circulación. En este caso, lo decisivo será que los hechos estén dentro de la órbita de la circulación, que formen parte del riesgo circulatorio. Los ejemplos más cotidianos son: los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros vehículos o bienes, las caídas de motos o desplazamiento de vehículos sin estar en marcha con el mismo efecto, los daños producidos al subir o bajar de un vehículo, etc. (Miguel Guerra Pérez, 2014).

Como podemos comprobar en el derecho interno podemos decir que el hecho de la circulación se refiere fundamentalmente a la circulación de vehículos cuando están en movimiento. Pero existen otros supuestos que, aunque el vehículo no esté en movimiento o lo esté con el motor parado, también se consideran hechos de la circulación, porque forman parte del ámbito circulatorio. Lo mismo cabe decir, al inicio de la conducción, durante una parada o en el momento de la finalización del trayecto.

Igualmente, parece claro de lo expuesto que el caso enjuiciado, esto es, *“los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello”*, no se puede comprender (a diferencia de lo expuesto por la sentencia analizada) como hecho de la circulación, y por tanto quedaría fuera del ámbito del seguro obligatorio, salvo cuando los daños producidos por vehículos industriales o agrícolas sean ocasionados en vías públicas, privadas o de uso común, que normalmente, se consideran como accidentes de circulación.

Decimos normalmente, ya que nuestra jurisprudencia viene resolviendo de forma dispar ante esta cuestión. Analizaremos a continuación algunas sentencias que han pronunciado tanto a favor y en contra de considerar como hecho de la circulación, a los accidentes motivados por vehículos industriales en zonas no aptas para tráfico circulatorio cuando el vehículo está llevando a cabo una actividad propiamente agraria o industrial.

Respecto de las resoluciones que se encuentran a favor, podemos destacar la sentencia de la AP de Zamora (Sección 1.ª) de 11 de diciembre de 2007, en la que se resuelve que *“aunque el camión realizaba tareas agrícolas, el siniestro se debe a un hecho de la circulación, pues circulaba por terreno privado”*.

Asimismo, la SAP Segovia, Sec. 1ª, 3 mayo 2004 que analiza un supuesto sobre el atropello de trabajador por una carretilla en la que iba montado para llegar a los vestuarios, tras la jornada laboral. Se considera hecho de la circulación, argumentándose que, aunque el vehículo se hallaba en una zona cortada al tráfico –y por tanto estaba en una zona de obra, tratándose de un vehículo industrial dedicado a actividades de transporte y carga de materiales–, pero ello no impide no pueda considerarse hecho de la circulación. Pues,

aunque la zona estaba cortada al tráfico, no lo estaba al paso de peatones, puesto que no estaba vallada, tratándose por tanto de un espacio abierto, y por ello de un terreno que en ese momento no había perdido su cualidad de uso común, de forma que si el atropello hubiese sido de un peatón en vez de un ocupante no cabría duda de que nos encontraríamos ante el hecho de la circulación que ahora se discute. Todos estos extremos llevan a concluir que el ámbito espacial donde el accidente se produjo es incluíble en el art. 3.1 RD 7/01. Por otro lado, en cuanto al ámbito funcional, se alega *“que se trataba de una obra y que por las funciones propias del vehículo estaba desarrollando una actividad industrial. Sin embargo esta valoración no es correcta, puesto que lo que los testigos afirman es que el trabajo ya había terminado y que lo que estaban haciendo en ese momento era desplazarse sobre el vehículo, utilizado por tanto como medio de transporte, hasta los vestuarios. No estamos por tanto ante una actividad industrial, por más que el vehículo esté diseñado para esa actividad, sino ante una actividad de transporte personal, fuera del horario laboral, por lo que el ámbito funcional también cae dentro del ámbito mencionado”*. (En el mismo sentido, la SAP Granada, Sec. 1.ª, 19 septiembre 2002).

En contra de esta sentencia, se han pronunciado de forma mayoritaria una gran parte de las Audiencias Provinciales, así como el Tribunal Supremo. Destacamos en este sentido, la STS de 21 de noviembre de 2005, en el que se enjuicia un atropello mortal sufrido por un trabajador por una pala excavadora en movimiento dentro del recinto de una nave de la empresa asegurada. Se resuelve el recurso desestimando la petición de los perjudicados en base a los siguientes fundamentos:

“El motivo no puede ser acogido. Por una parte, se enfrenta de plano con el resultado de la prueba, que, además, ocioso es decirlo, es competencia de la Sala de instancia. E ignora, por otra parte, la cuidadosa valoración de los preceptos que invoca realizada por la Sala, y ya antes por el Juzgado. El siniestro ocurrió dentro de la nave, o al menos del recinto. La Sala ha examinado con rigor el hecho y ha analizado la norma de aplicación para llegar a la conclusión de que se trata de un riesgo no comprendido, no cubierto por la póliza, según ya se ha dicho”.

En el mismo sentido se pronuncia, entre otras!, la Audiencia Provincial de Cantabria, Sección 2.ª, en sentencia de fecha 6 de abril de 2011, al rechazar la exclusión de cobertura del seguro obligatorio y voluntario por no considerar hecho de la circulación el siniestro producido por el desplazamiento realizado por una elevadora en un espacio de obras para facilitar el desplazamiento a un camión de carga.

Como vemos, aunque la jurisprudencia española venía ofreciendo soluciones variadas, la tendencia generalizada era rechazar el carácter de hecho de la circulación a los accidentes motivados por vehículos industriales en zonas no aptas para el tráfico circulatorio cuando el vehículo está llevando a cabo una actividad propiamente industrial. Lo cual, se pone

¹ En el mismo sentido, las SSAAPP Badajoz 13 julio 1994 (AC 1994, 1212), Murcia, Sec. 4.ª, 9 febrero 2007 (JUR 2007, 88266), Alicante, Sec. 8.ª, 17 marzo 2009 (JUR 2009, 222914), Huelva, Sec. 3.ª, 23 diciembre 2009 (JUR 2011, 56002), Lleida, Sec. 2.ª, 27 junio 2006 (JUR 2007, 64773), Vizcaya, Sec. 3.ª, 10 febrero 2005 (JUR 2005, 101233), Barcelona, Sec. 1.ª, 9 junio 2008 (JUR 2008, 266187), Málaga, Sec. 4.ª, 8 noviembre 2009 (JUR 2010, 94431), Granada, 5 enero 2010 (AC 2011, 902), Barcelona, Sec.

14.ª, 18 marzo 2010 (JUR 2010, 164117), Barcelona, Sec. 16.ª, 31 mayo 2012 (JUR 2012, 221194), entre otras.

totalmente en contradicción con lo que recoge la sentencia analizada, puesto que, si el vehículo en cuestión está haciendo su función industrial en una obra y causa un daño, estaría dentro del ámbito del hecho de la circulación.

Ante esta circunstancia, lo que nos debemos plantear es si la sentencia analizada va a suponer un cambio jurisprudencial, o incluso, si podría llegar a suponer un cambio legislativo. Aunque aún puede ser pronto para lo segundo lo que sí se ha producido ya en algunas Audiencias Provinciales es un giro a la hora de interpretar estos supuestos. En este sentido, traemos a colación la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Castellón, Sección 3.^a, Sentencia núm. 100/2016 de 10 marzo de 2016, en la que se establece lo siguiente:

“De esta forma acorde con el contenido de esa norma no parece que pudiera considerarse en principio que se trate de un hecho de la circulación un supuesto como el que nos ocupa, en el que una carretilla elevadora golpea a tres vehículos en el interior de una nave, siendo esta la conclusión a la que llegó esta Sala en nuestra sentencia núm. 85, de fecha 20 de febrero de 2008, en un supuesto similar en el que también el siniestro se causó por una carretilla elevadora cuando marchaba por el interior de las instalaciones de una mercantil.

No obstante la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, según alega la parte ahora apelante, ha realizado una interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 (LA LEY 586/1972), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, en el sentido de que «en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor».

Dicha interpretación supone que también deba considerarse incluido en el concepto de circulación de vehículos o de hecho de la circulación, un supuesto como el que aquí nos ocupa en el que una carretilla golpea a una serie de vehículos cuando se encontraban en el interior del taller, porque lo que no se ha cuestionado es que la carretilla no estuviera siendo utilizada en lo que es su función habitual.

Y es que como establece la Sentencia “debemos aplicar el principio de primacía del derecho comunitario, o derecho de la Unión Europea, en cuya virtud no debe ser aplicada la normativa estatal interna que sea contraria a la disciplina legal comunitaria. Con arreglo al principio de primacía, el Derecho europeo tienen un valor superior a los Derechos nacionales de los Estados miembros.

4. Conclusiones

Tal y como hemos analizado en el apartado anterior, la Sentencia no sigue la línea marcada tanto por la legislación como por la jurisprudencia mayoritaria española, puesto que establece que el concepto de “circulación de vehículos” que figura en el apartado 1 del artículo 3 de la Primera Directiva, debe interpretarse de forma extensiva, incluyéndose la utilización

de un vehículo conforme la función habitual del mismo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio analizado.

Podemos decir que la legislación y jurisprudencia española a pesar de ser flexible a la hora de incluir supuestos de la cobertura de seguro no coincide con la interpretación que ha hecho el TJUE que toma un criterio mucho más amplio. Esta situación nos lleva a plantearnos la consecuencia de esta divergencia. Y es que la sentencia pasa a formar parte de la jurisprudencia comunitaria y por tanto a integrarse en el ordenamiento jurídico europeo, de manera que habrá que estar atentos al cambio interpretativo de los tribunales internos, que como hemos comprobado ya se está produciendo, y a la respuesta que pueda dar el legislador español, que aún está por llegar.

Y es que como hemos expuesto, en el caso español, la actividad realizada por el tractor causante del accidente estaría excluida, por cuanto que el artículo 2 del Reglamento del SOA lo prevé expresamente, por tratarse de una actividad agrícola. En todo caso, aunque el supuesto analizado no se hubiera considerado como actividad agraria, porque se trata del final de un trayecto, lo verdaderamente importante de la resolución es la referencia que hace a la utilización del vehículo conforme la función habitual del mismo. En ese caso, la función de un tractor no solo es circular, sino también arar, sembrar, abonar, etc., que son actividades propiamente agrarias. Lo mismo cabe decir de otros vehículos, como, por ejemplo, máquinas quitanieves o máquinas excavadoras. Así, si esta máquina está haciendo “su función” en una obra y con el cazo lesiona a un obrero, aunque sea ciertamente una actividad empresarial, estaría dentro del ámbito del hecho de la circulación, según la doctrina que podemos extraer de esta Sentencia.

En definitiva, consideramos que, de acuerdo con esta resolución, siempre que estemos ante un vehículo a motor, que sea reconocido en la legislación interna de los Estados miembros como tal, se entenderá a los efectos del párrafo 1 del artículo 3 de la Primera Directiva, que estamos ante un hecho de la circulación, si dicho vehículo se está “utilizando”, circule o no, conforme a la función habitual del mismo (Jose Antonio Badillo Arias, 2015).

Tras el estudio exhaustivo realizado de la sentencia, considero que la solución adoptada resulta coherente con el marco jurídico europeo en materia de seguro obligatorio de automóviles, por cuanto que se desprende claramente que la finalidad de dicha legislación es no solo favorecer la libre circulación de personas y de vehículos automóviles, sino también se pretende una mayor protección de la víctima, impidiendo en todo caso que las compañías aseguradoras puedan oponerse al pago de una indemnización derivado de un accidente donde el causante haya sido el vehículo asegurado, lo que ha conllevado a ampliar el concepto de circulación de forma que no solo se contemplan bajo el seguro obligatorios aquellos siniestros del uso del vehículo –maquinaria–, en su ámbito circulatorio, sino en todos los casos en los que se esté utilizando de acuerdo a su función habitual, ya sea esta de carácter agrario o industrial.

Ahora bien, el hecho de que la resolución sea coherente, no significa que en nuestra opinión, el Tribunal Europeo se haya excedido al ampliar de esta forma el concepto de circulación de vehículo, puesto que la misma lleva a considerar hecho de la circulación cualquier

actuación realizada por un vehículo –circule o no–, siempre que esté realizando su función habitual, lo cual entendemos se excede del objeto y naturaleza de la gran parte de pólizas de seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilístico.

Lo dicho anteriormente, incluso nos obligaría en el caso español, como hemos mencionado anteriormente, a tener que modificar nuestra legislación interna sobre esta materia. En concreto, el Reglamento del SOA, que es el que define en su artículo 2, lo que se entiende por hecho de la circulación y que ha sido analizado en este estudio.

En todo caso, creemos que habrá que esperar a ver cómo evoluciona nuestra jurisprudencia a la hora de interpretar esta resolución, aunque ya hemos comprobado cómo se van adaptando a esta nueva doctrina. Del mismo modo, y tal como dice BADILLO ARIAS, no sería extraño que nos encontráramos con otras sentencias del propio Tribunal de Justicia de la Unión Europea que terminen de aclarar el alcance de esta doctrina, puesto que si realmente el TJUE quería que las actividades agrarias, empresariales o industriales estuvieran dentro del concepto de “hecho de la circulación”, quizá debería haber sido más contundente y preciso, como consta en la sentencia que lo fue la propia Comisión Europea en sus alegaciones.

5. Referencias bibliográficas

1. Domínguez Martínez, P. ¿Qué debe considerarse un “hecho de la circulación para que la víctima esté protegida por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?, publicado en el Centro de Estudios de Consumo, el 9 de diciembre de 2014.
2. Guerra Pérez, M. Comentario publicado en SEPIN, 25 de septiembre de 2014.
3. Badillo Arias, J. A. La consideración de “hecho de la circulación” a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2014. REVISTA DIGITAL CONSORSEGUROS, N.º 2, ABRIL DE 2015
4. Badillo Arias, J. A. Comentario a la Sentencia de 4 de septiembre de 2014 del TJUE, publicado en la revista n.º 51, de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro.